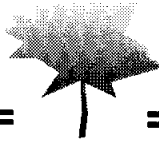


La Política Comunitaria de los Transportes

D. Pedro Baena Baena
Profesor Ayudante de Facultad. Universidad de Sevilla





Al recibir el amable encargo del Departamento de Derecho Mercantil de la Universidad de Cádiz de exponer a ustedes en una conferencia la Política comunitaria de los transportes marítimos, consideré oportuno centrar mi ponencia en estos aspectos referidos únicamente a dicho sector:

- la libertad de servicios;
- el libre acceso al tráfico transoceánico;
- el Derecho de la libre competencia;
- el Derecho *antidumping* y *antisubsidio*;
- otras medidas;
- y la futura Política.

I. LA LIBERTAD DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARITIMO.

La libertad de servicios es una de las cuatro libertades económicas del sistema jurídico comunitario (libre circulación de mercancías, de personas -asalariadas, libre circulación de trabajadores, o no, libertad de establecimiento-, de servicios y de capitales), que permite la prestación o recepción de los mismos por un sujeto situado en otro Estado miembro sin necesidad de establecimiento en ese Estado miembro diferente; e implica la proscripción de toda discriminación por razón de nacionalidad y la interdicción de exigencias que conlleven su restricción al prohibirla o entorpecerla. Esto se traduce, en el ámbito del transporte marítimo, en el libre acceso, sin discriminación de nacionalidad entre los nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea, a los servicios de



transporte en los intercambios internacionales y nacionales de otro Estado miembro sin tener que establecerse en él.

Como consecuencia de la exclusión realizada por el art. 84.2 TCEE a la aplicación de lo estatuido en el Tratado de Roma sobre la libertad de servicios hasta que el Consejo dicte disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea, la liberalización (*rectius*, comunitarización) de los transportes marítimos no se ha producido hasta hace unos años en los tráficos internacionales, y se está produciendo en la actualidad en los de cabotaje.

La eliminación de un modo gradual de las restricciones a la libertad de servicios en los tráficos internacionales (intracomunitarios y con terceros países) se debe al Reglamento 4055/86. Reglamento que tiene como beneficiarios a:

- los nacionales de los Estados miembros establecidos en un Estado miembro distinto al del destinatario de los servicios, con independencia de la bandera que enarbolean (lo que supone la aceptación del abanderamiento en otro registro -en expresión inglesa, *flagging out*-).
- los nacionales de los Estados miembros establecidos fuera de la Comunidad y a las compañías navieras establecidas en el exterior de la Comunidad y controladas por nacionales de ese país comunitario, si sus buques están registrados en ese Estado miembro (lo que se conoce como *caso griego*).

Esta supresión de restricciones tuvo un doble ámbito, de un lado, la eliminación de las reservas de tráfico existentes; y, de otro, la adaptación de los acuerdos de reparto de cargamentos habidos con terceros países, con el fin de permitir el acceso al transporte a todos los beneficiarios del Reglamento 4055/86. Adaptación que se hace de conformidad con el Reglamento 954/79 en el caso de los tráficos regulados por el Código de Conducta UNCTAD de las conferencias marítimas.

Un ejemplo de ello lo constituye la adaptación del acuerdo celebrado por España y Marruecos, que ha permitido (pese a la inicial oposición española) el acceso de la compañía británica *Cenargo* al tráfico entre estos países, abriéndose una línea de pasajeros y mercancías entre Almería y Nador.

Sin embargo, la regla general prohibitiva no impide la concertación por los Estados miembros de nuevos acuerdos de reparto de cargamentos con países terceros, en el supuesto de que las navieras de línea regular comunitarias no tengan de otra manera oportunidad de realizar un tráfico regular con destino o procedencia de un país tercero. Si bien debe garantizarse siempre el acceso justo, libre y no discriminatorio a los repartos de cargamento a las navieras comunitarias. Este es el caso del acuerdo celebrado en febrero de 1987 entre Italia y Argelia.



Como ya dijimos, la liberalización del cabotaje de los Estados miembros no se ha completado aún. Tras su exclusión del ámbito de aplicación del Reglamento 4055/86, y después de varias propuestas de la Comisión (entre ellas la de 1989, que lo reservaba sólo a los buques inscritos en Registro EUROS), el 7 de diciembre de 1992, próxima la fecha expresada en el Acta Unica Europea para la instauración del mercado único europeo, el Consejo aprobó a través del Reglamento 3577/92 su liberalización gradual, progresiva, en atención al carácter especialmente sensible de algunos tráficos.

Los beneficiarios de dicha liberalización son los armadores comunitarios (incluido el denominado *caso griego*) que utilicen buques inmatriculados en un Estado miembro y que naveguen bajo el pabellón de dicho Estado miembro. No quedan incluidos los buques inmatriculados en registros de conveniencia, y sí los inmatriculados en los segundos registros de los Estados miembros (como *DIS*, *MAR*, *ISR*, Relación de Buques en Comercio Internacional finlandés o el segundo registro de buques español situado en Canarias). Si bien éstos últimos, a partir del 1 de enero de 1997, no podrán acceder al cabotaje de otros Estados miembros si la legislación de su país impide operar en el propio. Circunstancia que encuentra aplicación a los segundos registros danés y portugués, así como al noruego si se decidiese extender lo dispuesto en el Reglamento comunitario a los países del Espacio Económico Europeo.

Se hallan liberalizados ya los tráficos no desarrollados en el Mediterráneo; los de mercancías no estratégicas (se entiende por mercancías de interés estratégico el petróleo y sus derivados y agua potable) y de crucero efectuados en el Mediterráneo y las costas de España, Francia y Portugal. Aún no lo están:

- los servicios prestados en el Mediterráneo y las costas de España, Francia y Portugal: hasta el 1 de enero de 1997, si se transportan mercancías de interés estratégico; hasta el 1 de enero de 1998 si son realizados por buques de menos de 650 TRB; y hasta el 1 de enero de 1999 si se trata de servicios regulares de pasajeros y transbordadores.
- el cabotaje insular dentro del Mediterráneo y el relativo a los archipiélagos de Canarias, Azores, Ceuta y Melilla (ciudades que son equiparadas a las islas a estos efectos), las islas francesas frente a las costas del Atlántico y los departamentos franceses de Ultramar, hasta el 1 de enero de 1999.
- el cabotaje insular griego de servicios regulares de pasajeros y de transbordadores y de servicios prestados por buques de menos de 650 TRB hasta el 1 de enero de 2004.

No obstante, la liberalización del cabotaje queda sujeta a limitaciones en los servicios regulares con destino u origen en las islas o efectuados entre ellas. Los Estados podrán exigir a las navieras que los presten la celebración de contratos de servicio o la imposición de obligaciones de servicio público, sin que ello pueda servir de pretexto para discriminar a los armadores no nacionales en el acceso al cabotaje propio.



Se entiende por contrato de servicio público el celebrado por las autoridades competentes de un Estado miembro y un armador comunitario a fin de ofrecer servicios suficientes (es decir dotados de continuidad, regularidad, capacidad y calidad) que cuenten con servicios de transporte complementarios, servicios de transporte a precio y condiciones específicos (en especial para algunas categorías de viajeros o para determinadas conexiones), y adaptaciones a las necesidades reales.

Las obligaciones de servicio público son aquellas que el armador no asumiría, o no lo haría en la misma medida o en las mismas condiciones, si considera su propio interés comercial. Se trata de requisitos relativos a los puertos a los que se debe prestar el servicio, a la regularidad, la continuidad, la frecuencia, la capacidad de prestación del servicio, las tarifas practicadas y a la tripulación del buque. Como tales obligaciones pueden hacer el servicio no rentable se autoriza al Estado miembro a establecer compensaciones en favor de las compañías que los prestan.

El Reglamento 3577/92 prevé también la posibilidad de adopción de medidas de salvaguardia para el caso de que la liberalización del cabotaje produzca o pueda producir perturbaciones graves en el mercado interior de transportes. Entre tales medidas se encuentra la exclusión temporal de la zona afectada del ámbito de aplicación del Reglamento.

Este mecanismo fue utilizado por España días antes de que entrase en vigor el Reglamento comunitario, obteniendo de la Comisión una exclusión de la aplicación de la liberalización durante seis meses (luego prorrogada seis meses más aunque a menos tráficos) basada no ya en presencia de una perturbación grave, sino en la posibilidad de que dicha consecuencia se produjese.

La Comisión había reconocido en el proceso de adopción del Reglamento que la liberalización inmediata del cabotaje continental podría ocasionar perturbaciones en el mercado español de transporte interno, por lo que bien podía haberse establecido una excepción temporal más en el clausulado del Reglamento. No obstante, el efecto de la utilización del mecanismo de crisis que constituye la adopción de medidas de salvaguardia permite a la Comisión ejercer un mayor control sobre la excepción concedida y establecer, por ejemplo, el acceso de los buques beneficiarios de la liberalización al tráfico temporalmente excluido cuando no hubiere ningún buque español disponible para responder a la demanda de transporte.

La legislación española que reservaba el cabotaje a los buques de nuestro registro, sin ninguna preferencia supletoria por los comunitarios, va siendo derogada según se cumplen las fases de la liberalización efectuada por el Reglamento 3577/92. La propia Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de 24 de noviembre de 1992, reconoce en su art. 81 la sujeción de su normativa sobre cabotaje a la normativa comunitaria.



En desarrollo de esta Ley se instauró el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras con sede en Canarias (nuestro segundo registro de buques) que ofrece una alternativa a la fuga del registro ordinario a otros de conveniencia, al permitir a las navieras que inscriban sus buques en él beneficiarse con una reducción de sus costes, derivada de: 1) la posibilidad de contratar un 50% de la tripulación (exceptuado el capitán y el primer oficial, que deberán de ser españoles) entre trabajadores no comunitarios; 2) reducciones fiscales (exención en el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, consideración como dieta exceptuada de gravamen del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas del 25% de los sueldos de la gente de mar y reducción del 35% de la cuota imponible en el Impuesto sobre Sociedades); y 3) deducciones en materia de cotizaciones a la Seguridad Social (bonificación del 70% de la cuota empresarial). Ventajas introducidas todas ellas por la Ley de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

Pues bien, los buques inmatriculados en el Registro canario no se beneficiaban inicialmente de la reserva del cabotaje nacional, pero el Gobierno está aprobando reales decretos, según se acercan los plazos de liberalización, en los que les permite acceder a los tráficos reservados, en ocasiones con anticipación a los buques de otros Estados miembros.

II. EL LIBRE ACCESO AL TRAFICO TRANSOCEANICO.

Los intereses comunitarios se ven afectados por políticas y prácticas proteccionistas seguidas por algunos países terceros, que privan a los armadores de los Estados miembros del libre acceso al tráfico transoceánico:

- con medidas legislativas y administrativas unilaterales sobre reservas de carga y acuerdos bilaterales sobre reparto de cargamentos;
- en lo referido al tráfico de línea, extralimitándose de los derechos conferidos a sus compañías marítimas por el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, haciendo caso omiso a la fórmula de reparto 40/40/20, o ensanchando su aplicación a los servicios irregulares y a los ofrecidos por compañías independientes a las conferencias;
- extendiendo las reservas al sector de los graneles, tradicionalmente libre.

Frente a estas conductas la Comunidad había reaccionado con el establecimiento sistemas de consulta (Decisión 77/587/CEE) y seguimiento del mercado (Decisión 78/774/CEE y Decisiones de ejecución) así como la coordinación de contramedidas (Decisión 83/573/CEE) que evitase la adopción de medidas unilaterales por un Estado miembro, por el mayor peso comercial del conjunto de la Comunidad y para evitar el



efecto no deseado de desviación del tráfico de los puertos de un Estado miembro a los de otro, consecuencia contraria a la idea de Mercado Unico.

El Reglamento 4058/86, culminación de estos sistemas, dispone un procedimiento de acción coordinada aplicable *ratione materiae* cuando alguna medida tomada por un país tercero limite o amenace con limitar el libre acceso por las compañías navieras beneficiarias de este Reglamento al transporte marítimo. Beneficiarios entre los que se incluyen, además de las navieras de los Estados miembros, los buques matriculados en un Estado miembro con arreglo a su legislación (el llamado *caso griego*) y las navieras de los países de la OCDE en el caso de que, con base en la reciprocidad, este Estado miembro de la OCDE y la Comunidad hubiesen acordado oponer una resistencia conjunta.

Las acciones coordinadas previstas son la queja por vía diplomática y las contramedidas, que podrán ser adoptadas contra las compañías navieras del país que restringe el tráfico o de un tercer país que se beneficie de dicha restricción. Tales contramedidas pueden consistir, aislada o conjuntamente, en:

- la imposición de la obligación de obtener un permiso de carga, transporte o descarga en los puertos de la Comunidad;
- la aplicación de una contingentación;
- la imposición de cánones o derechos.

El establecimiento de un sistema de acción común no impide que los Estados miembros, por sí solos, o varios conjuntamente, puedan aplicar medidas nacionales si el Consejo no adopta las medidas de acción coordinada propuestas por la Comisión o en supuestos de urgente necesidad.

Nada más entrar en vigor el Reglamento 4058/86 Dinamarca hizo uso del procedimiento al efecto pidiendo una acción coordinada contra algunas navieras de Estados de África occidental y central por las medidas proteccionistas seguidas en relación a las importaciones y exportaciones con Europa occidental (acuerdos de distribución de fletes, establecimiento de oficinas de reservas de fletes y exclusión de las compañías independientes de dichos tráfico). A raíz de ello el Consejo decidió celebrar consultas diplomáticas con los Estados miembros de la Conferencia Ministerial de los Estados de África occidental y central. En el marco del Acuerdo ACP-CEE de Lomé los Estados africanos implicados decidieron adaptar las prácticas restrictivas en cuestión y abrir sus tráfico a las compañías independientes, mientras que la Comunidad se comprometía a prestar más asistencia financiera y técnica.

La resolución diplomática del asunto no impidió a la Comisión sancionar algunas compañías que operaban estos tráfico por violación de las normas de la competencia.



III. LA LIBRE COMPETENCIA EN EL SECTOR DE LOS TRANSPORTES MARITIMOS.

El TCEE establece un sistema económico basado en la economía de mercado, en el que la garantía del respeto de la libre competencia adquiere la consideración de elemento esencial.

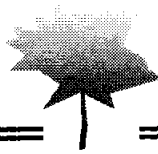
A pesar de que la jurisprudencia del TJCE (sentencias de 4 de abril de 1974 y 30 de abril de 1986) había confirmado la plena aplicabilidad del Derecho comunitario de la competencia a los transportes marítimos, hasta la aprobación del Reglamento 4056/86 no podemos hablar de una auténtica Política en este ámbito, abandonando la tradicional postura de inacción en el sector (*laissez-faire*) y acercándose a la línea *antitrust* de la legislación norteamericana (*US Shipping Acts* de 1916 y 1984).

El Reglamento se aplica únicamente a los transportes marítimos internacionales que zarpen o se dirijan a puertos comunitarios, con la excepción de los servicios de *tramp* (es decir los realizados por buques "vagabundos", que sirven líneas no regulares y cuyas tarifas de flete se negocian libremente y caso por caso). Servicios que junto a los de cabotaje quedan sometidos a lo dispuesto en las reglas generales del Tratado CEE (arts. 88 y 89).

Siguiendo el tradicional sistema comunitario, el Reglamento se ocupa de las limitaciones de la competencia, distinguiendo por su origen entre las de tipo colusorio, provenientes de acuerdos o prácticas concertadas entre empresarios (art. 85 TCEE), de las derivadas del ejercicio abusivo de una posición de dominio en el mercado (art. 86 TCEE). Y acompaña a esta distinción de un trato diferenciado. Las de tipo colusorio quedan prohibidas, aunque se autoricen excepciones mediante un control *a priori*; mientras las derivadas de una posición dominante son controladas *a posteriori*.

En relación con las conductas prohibidas por el art. 85,1 TCEE, el Reglamento declara no incluidos en su prohibición los acuerdos, decisiones o prácticas cuyo único objeto y efecto sea la aplicación de mejoras técnicas o la colaboración de carácter técnico; y contiene una exención por categoría para las conferencias marítimas.

El Consejo ya había reconocido la aportación beneficiosa de las conferencias marítimas al comercio internacional cuando aprobó el Reglamento 954/79, en el que se adopta una posición común ante la ratificación del Código de Conducta UNCTAD que las disciplina. Ahora les concede una exención por categoría por tiempo ilimitado, tanto para los acuerdos entre transportistas como para los celebrados entre las conferencias y los usuarios.



Quedan eximidos de la prohibición del art. 85.1 TCEE los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas celebrados entre la totalidad o parte de los componentes de una o varias conferencias marítimas cuya finalidad sea la fijación de precios y condiciones de transporte y, según los casos, uno o varios de los siguientes objetivos: coordinación de horarios de los buques o de sus fechas de viaje o de escala; fijación de su frecuencia; coordinación o reparto de los viajes o escalas; regulación de la capacidad de transporte ofrecida; y reparto del tonelaje transportado o de los ingresos obtenidos. También quedan excluidos los acuerdos entre usuarios y conferencias, o los consecuentes acuerdos entre usuarios que se refieran a los precios, a las condiciones y a la calidad de los servicios de línea.

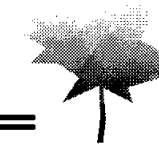
La exención por categoría expresada queda supeditada, bajo sanción de nulidad, al cumplimiento de ciertas condiciones, entre ellas:

- la celebración necesaria de consultas entre usuarios y reuniones para resolver las controversias que surjan;
- en cuanto a los acuerdos de descuentos por fidelidad, las conferencias deberán ofrecer a los usuarios la posibilidad de elegir entre un sistema de devolución inmediata y uno de devolución diferida; dichos acuerdos de fidelidad no podrán ser impuestos unilateralmente para el 100% de los cargamentos transportados, debiendo la conferencia ofrecer una lista de los excluidos de la aplicación del acuerdo, y una lista de los casos en que el usuario quede liberado de la debida lealtad;
- no exigir la vinculación del transporte marítimo con otras fases del transporte u otros servicios;
- dar conocimiento de los baremos aplicados.

A pesar de la concesión de la exención por categoría y del cumplimiento de las condiciones apuntadas, la Comisión puede actuar (suspendiendo la exención de grupo y concediendo o no una exención individual) en los supuestos de producción de efectos incompatibles con el art. 85,3 TCEE, en concreto, cuando se obstaculice el progreso técnico o económico o la participación de los usuarios en el beneficio resultante, o cuando como consecuencia de la aplicación de la exención por categoría se produzca o corra el riesgo de producirse la eliminación de la competencia efectiva o potencial en el mercado relevante, o devenga la explotación abusiva de una posición de dominio.

El respeto a las prohibiciones contenidas en los arts. 85 y 86 TCEE se garantiza en el Reglamento 4056/86 mediante unas normas de procedimiento basadas en las que el Reglamento número 17 dispone con carácter general. En ellas se determinan facultades de aplicación, investigación y sanción en favor de la Comisión.

Para la aplicación del Reglamento se dispone un procedimiento iniciado por denuncia o por propia iniciativa con miras a suspender infracciones a las disposiciones de



los arts. 85,1 y 86 y a controlar los acuerdos eximidos. Y un procedimiento de oposición, que permite a las empresas o asociaciones solicitar exenciones individuales conforme a lo establecido en el art. 85,3 TCEE, procedimiento que también es usado para obtener de la Comisión una Decisión en la que se declare que un acuerdo, decisión o práctica concertada no se haya incurrido en las prohibiciones de los arts. 85,1 y 86 TCEE, ante la ausencia de un procedimiento específico para obtener una declaración negativa que vincule a la Comisión mientras se mantengan inalterados los datos facilitados.

El poder de investigación de la Comisión abarca tanto la solicitud de información como la verificación por medio de sus agentes o de las autoridades competentes de los Estados miembros.

El poder sancionatorio de la Comisión le habilita a imponer a empresas y asociaciones multas de hasta 5.000 ecus, cifra poco disuasoria, cuando se trate de infracciones procedimentales (esta fue la cantidad con la que se multó a *Secrétama* por suministrar repetidamente datos inexactos y a *UKWAL* por impedir que se realizasen las verificaciones previstas, frente a los 4.000 ecus con los que se sancionó a *MEWAC* al calificar como no absoluta la negativa a que se produjesen las verificaciones proyectadas en el día previsto); y de hasta de 1.000.000 de ecus o incluso el 10% de la cifra de ventas en el último ejercicio en el caso de infracciones sustantivas (la multas más altas aplicadas en el ámbito marítimo fueron de 11.624.000 ecus a la compañía francesa *Delmas* y de 9.600.000 ecus a la *Compagnie Maritime Belge*). Y multas coercitivas, fijadas en hasta 1.000 ecus por día de retraso, con el fin de apremiar al infractor a deponer su actitud ilegal u obstaculizadora.

El panorama descrito se completa con la aprobación de una nueva exención por categoría para los consorcios marítimos (agrupaciones temporales de empresas que mantienen su independencia de caracteres heterogéneos pero que generalmente se crean con la intención de cooperar en la explotación conjunta de una línea regular, reduciendo sus costos y limitando la competencia interna, sin perseguir necesariamente el establecimiento de tarifas comunes) que no se veían amparados por la ya realizada para las conferencias.

Dicha exención está limitada temporalmente en 5 años a contar desde la fecha de aprobación del Reglamento de la Comisión 870/95, de 20 de abril (que desarrolla el Reglamento del Consejo 479/92) y parte de la exigencia del mantenimiento de un nivel mínimo de competencia que se puede reflejar en:

- la presencia de competencia interna en materia de precios entre los integrantes de la conferencia en que pueda operar el consorcio, al estar los miembros del consorcio autorizados a ofrecer tarifas independientes a las previstas por la conferencia (lo que se conoce en expresión inglesa como *independent rate action*);



- la autorización a sus miembros de ofrecer contratos de servicios propios diferentes en frecuencia y calidad de los brindados por la conferencia;
- la competencia efectiva, real o potencial entre los miembros del consorcio y los ajenos al mismo.

Además de ello se establece que, para beneficiarse de la exención de grupo, los consorcios no han de transportar más del 30% de la mercancía total si operan en una conferencia o un 35% si no lo hacen. Si bien podrán solicitar una exención individual si su participación no excede del 50%.

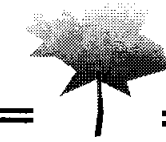
Los requisitos indicados se completan con una serie de obligaciones adicionales como:

- otorgar a sus miembros la posibilidad de firmar con sus clientes contratos de servicios;
- ofrecer a sus miembros la posibilidad de retirarse del mismo sin penalización;
- permitir la comercialización independiente;
- no causar perjuicio a puertos, usuarios o porteadores al aplicar para el transporte de mercancías idénticas condiciones diferentes.

Entre la ya larga nómina de asuntos estudiados por el Ejecutivo comunitario destaca la serie de Comunicaciones de la Comisión que tienen por objeto las conferencias abiertas y los acuerdos con *outsiders* tolerados por la *Federal Maritime Commission* estadounidense (Acuerdos *Eurocorde*, *1237*, *Gulfway* y *Trans Atlantic*). Precisamente el acuerdo citado en último lugar mereció la única Decisión habida en este ámbito, en la que la Comisión expresa su censura al denegar las exenciones individuales solicitadas y ordenar el fin de tales prácticas.

También merecen una mención especial las Decisiones referidas al asunto (citado en relación al Reglamento 4058/86) *de los armadores franceses y de Africa occidental y central y de las conferencias marítimas CEWAL, COWAC, MEWAC y UKWAL*, en el que la Comisión censuró las prácticas colusorias y de abuso de posición de dominio de dichas compañías, consistentes en el reparto entre sí de los cargamentos transportados por medio de un comité de armadores, privando a las navieras independientes no autorizadas de la posibilidad de acceder a dichas cargas, y multó a algunas de las compañías comunitarias intervinientes.

La legislación y la práctica española se ha visto influida claramente por la legislación y jurisprudencia comunitaria de la competencia. Si bien la recepción de dicho Derecho no ha sido afortunada en todos los casos, como en el del art. 84,2 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que se aleja de la cláusula general prohibitiva comunitaria (también recogida por la Ley de Defensa de la Competencia) por exceso y por



defecto. Por defecto, al prohibir que las conferencias *eliminen* la competencia, lo que constituye una censura menos amplia que la del art. 85,1 TCEE y la del art. 1 LDC, que aluden a las *conductas que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear la competencia*. Y por exceso, al prohibir la creación y ostentación de posiciones dominantes, cuando los arts. 86 TCEE, 6 LDC y 8 del Reglamento 4056/86 sólo sancionan el abuso de las mismas.

Entre los asuntos resueltos por el Tribunal de Defensa de la Competencia español, destaca la controvertida autorización sujeta a condición por cinco años del servicio marítimo de línea entre Algeciras y Ceuta; la autorización, luego revocada, de la conferencia COPECAN; y la denegación de autorización singular a INTERCAN y a BALCON.

IV. DERECHO COMUNITARIO ANTIDUMPING Y ANTISUBSIDIO EN EL SECTOR DE LOS TRANSPORTES MARITIMO.

El Reglamento 4057/86 supone la traslación al campo de los servicios de transporte marítimo de la legislación comunitaria de protección comercial en caso de *dumping* (venta a pérdida o, mejor, a precio inferior al de producción) y subsidios, derivada del art. VI del GATT y del art. 113 TCEE.

El Reglamento se propone establecer un procedimiento para hacer frente a las prácticas desleales de determinados armadores nacionales de terceros países, que cubren servicios de línea internacionales y perturban gravemente la estructura del tráfico de una línea que enlaza puertos de la Comunidad, en cuanto causan o pueden causar un importante perjuicio a los armadores comunitarios que operan en dicha línea y a los intereses de la propia Comunidad. Afecta, por tanto, especialmente a las compañías independientes, pues las integradas en conferencias suelen ofrecer tarifas similares entre sí; y quedan excluidos los servicios de *tramp*, los de pasajeros, los de cabotaje y los transportes de graneles.

Para poder aplicar las medidas de defensa estipuladas se requiere que concurran necesariamente prácticas tarifarias desleales y el perjuicio de los intereses de los armadores comunitarios y de la propia Comunidad.

El Reglamento 4057/86 conceptúa las prácticas tarifarias desleales por comparación con las "tarifas de flete normal" y hace hincapié en la necesaria presencia de *ventajas no comerciales*, concepto que no define. Se entiende por *prácticas de tarifas desleales* la oferta regular para transporte de determinadas mercancías en una línea que cubra puertos de la Comunidad, cuyas tarifas de flete sean inferiores a las tarifas normales practicadas



durante un período de al menos seis meses, por beneficiarse el armador de ventajas no comerciales concedidas por un Estado que no sea miembro de la Comunidad.

La clave se encuentra en la determinación de las tarifas de flete normal, para lo cual el texto legal ofrece dos métodos, el segundo subsidiario del primero, cuya elección plantea importantes controversias.

El método de la "tarifa comparable" se basa en las tarifas ofrecidas por compañías establecidas y representativas que practiquen en condiciones normales (es decir, en condiciones de mercado y sin disfrutar de ventajas no comerciales) servicios de transporte marítimo en la misma línea o en una comparable, compañías cuya elección estará siempre rodeada de polémica.

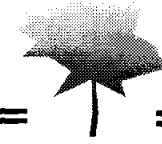
El método de la "tarifa reconstruida" consiste en la reconstrucción de la tarifa de flete normal en función de los costes que deben soportar las compañías que no se benefician de tales ventajas, a los que se añade un margen razonable de beneficios.

Para examinar la necesaria presencia o posibilidad de perjuicio efectivo de los armadores comunitarios se establecen dos factores: el estudio de las tarifas practicadas por la compañía investigada para apreciar si son notablemente inferiores a las tarifas de flete normal practicadas por sus competidores comunitarios; y el del efecto que producen o se prevé que produzcan dichas prácticas desleales sobre los armadores comunitarios, una vez demostrada la relación de causalidad que une el perjuicio importante y la práctica de tarifas desleales.

Además del perjuicio aludido, el Reglamento 4057/86 introduce un elemento político a la hora de determinar si el Consejo aplica o no medidas de respuesta: la presencia de un perjuicio importante de los intereses de la Comunidad. Para lo que se tendrán en cuenta consideraciones de Política de comercio exterior, los intereses portuarios y la Política marítima de los Estados miembros interesados.

El procedimiento articulado en el Reglamento se inicia con la presentación de una queja, a la que sigue un trámite de consultas en un comité con representación de los Estados miembros y de la Comisión, continúa con una fase de investigación, y termina de una de estas tres maneras: con la no imposición de medidas de defensa, la aceptación por parte de la Comisión de garantías de los afectados o la imposición de derechos correctores.

La Comisión ha utilizado el procedimiento descrito sólo en una ocasión, el conocido caso *Hyundai*. La queja provino del Comité de Asociaciones de Armadores de las Comunidades Europeas (CAACE) a la que se adhirió una compañía belga en representación de ocho más que integraban la conferencia de fletes que operaba entre la Comunidad y Australia.



Para la determinación de la tarifa de flete normal se tomó como referencia las aplicadas por una empresa que realizaba servicios similares, reconstruyéndola con la agregación de los costes no cargados, un margen de beneficios del 3 por 100 y compensando la diferencia de duración y frecuencia de las travesías. El resultado fue una tarifa un 26 por 100 más alta que la aplicada por Hyundai, lo que suponía 450 ecus por contenedor de 20 pies.

El Consejo juzgó que las tarifas inferiores a las normales practicadas por la compañía coreana se debían a beneficios extracomerciales concedidos por su Gobierno, como la reserva de carga a las navieras nacionales y las ayudas estatales de carácter fiscal y financiero.

Tales ventajas habían permitido a *Hyundai* aumentar su participación en el tráfico de un 0,3 por 100 a un 4 por 100 con una paralela reducción de la de los armadores comunitarios, que conllevó una pérdida del 7,5 por 100 de sus beneficios, poniendo en peligro la continuidad del servicio, las inversiones futuras y el empleo. Perjuicio a los armadores que superó a los ojos del Consejo el provecho obtenido por los cargadores de la Comunidad. Y le llevó a imponer un derecho corrector sobre las mercancías transportadas en contenedores de la Comunidad a Australia en buques explotados directa o indirectamente por Hyundai (la Comisión llegó a exigir a Hyundai el pago de los derechos correspondientes a la compañía *Sofrana*, detrás de la cual quiso escudarse fletándole seis buques) equivalente a 450 ecus por contenedor de 20 pies, a recaudar por las autoridades aduaneras de los Estados miembros. Medida de defensa que según la Comisión ha tenido un importante efecto disuasorio.

V. OTRAS MEDIDAS.

Aparte de las disposiciones normativas ya expuestas destacan dos Reglamentos más. El Reglamento 613/91 del Consejo, con el que se eliminan parte de las dificultades experimentadas por los armadores comunitarios en la transferencia de sus buques entre registros de los Estados miembros, mediante la obligación impuesta a los Estados miembros de acogida de registrar los buques que cumplan las exigencias de su país de origen y estén provistos de los certificados válidos oportunos.

Y el Reglamento 2200/87 de la Comisión, que otorga prioridad en el transporte de ayuda alimentaria comunitaria a los buques inmatriculados en los Estados miembros, y niega tales cargas a las compañías marítimas cuya prácticas hayan perjudicado a los armadores de la Comunidad o cuyo país haya limitado el acceso al tráfico marítimo de las navieras de los Estados miembros.



VI. LA FUTURA POLITICA.

Dedicaré mis últimas palabras a la futura Política marítima comunitaria, expuesta por la Comisión en dos comunicaciones fechadas el 13 de marzo de este mismo año. El nombre de una de ellas, *"Una contribución a la competitividad de las industrias marítimas"*, nos anuncia las dificultades que está teniendo el sector, en el que, a pesar de las medidas adoptadas por los Estados miembros y la Comunidad, no se ha logrado invertir la tendencia al abanderamiento en países de libre matrícula ni frenar la pérdida de empleo.

No me detendré en las propuestas en materia de formación y empleo, investigación y desarrollo o ayudas de Estado, ni en el debate internacional producido en el seno del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (*GATS*) para lograr el libre acceso a los tráficos y unas condiciones que permitan la competencia leal en el mercado mundial del transporte.

Tan sólo haré mención de la retirada por la Comisión de dos propuestas de Reglamento, la de definición común de armador comunitario y la de creación del Registro comunitario de buques (*EUROS*), abanderado de la denominada segunda fase de la Política común en materia de transportes marítimos. Propuesta de registro de carácter paralelo que se quiere sustituir por la creación de unas condiciones básicas aplicables a todos los registros (primeros o segundos) de los Estados miembros. Lo que supone renunciar a una armonización tan restringida como la pretendida por la Propuesta de Reglamento a causa de la diversidad de prioridades nacionales manifestadas en materia de medidas de apoyo.